

島嶼間物品運送と商法改正案

松田忠大

Carriage of Goods by Sea between Islands in Kagoshima and the Revision of the Commercial Code in Japan

MATSUDA Tadahiro

鹿児島大学法文学部

Faculty of Law, Economics and Humanities, Kagoshima University

要旨

鹿児島県本土と離島間における海上運送に代表される内航物品運送において運送人が負う堪航能力担保義務および荷送人の危険物通知義務に焦点をあて、現在、国会審議に付されている「商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律案」がその実際に与える影響を考察した。

はじめに

わが国の商法は、1899年(明治32年)に制定され、以後、数次の改正を経て現在に至っている。しかし、運送に関する規律については、この間全面的に改正されることなく、現代の海上運送の実態に適合しない規律も多く存在した。こうした状況の中、2016年(平成28年)の第192回臨時国会に「商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律案(以下、商法改正案という。)」が提出され、現在、これは国会審議の俎上にある。

この商法改正案では、現代の運送実務に沿った大幅な規定の見直しが提案されている。鹿児島県は、多くの島嶼部を有し、船舶による物品および旅客に多くを頼っていることから、この改正が島嶼間内航運送に与える影響についての考察を進めてきた。

商法改正案と内航運送

わが国では、商法が海上物品運送の私法部分を規律するが、外航運送については、商法の特別法として、条約の規定を国内法化した特別法である国際海上物品運送法がこれを規律する二重構造になっている。今回の商法改正案では、運送に関する各種定義規定がおかれるとともに、いくつかの規定が新設されている。危険物運送に

おける荷送人の通知義務（商法改正案572条）、複合運送人の責任（商法改正案578条）などがそれである。また、特に、船舶による安全な運送のための運送人の堪航能力担保義務については、従来の商法における規律を大幅に改め、外航運送に適用のある国際海上物品運送法の規律と平仄を合わせることが提案されている。そこで、内航運送における運送人の堪航能力担保義務に関する規律および荷送人の危険物通知義務に関する規律について考察することにした。

堪航能力担保義務に関する規律と危険物通知義務に関する規律

(1) 堪航能力担保義務

堪航能力担保義務とは、文字通り、船舶を航海に堪えうる状態にする義務のことであるが、これには、船舶の運航能力、および、若干の争いはあるが堪荷能力も含まれると解されている。この義務に関して、現状では、商法と国際海上物品運送とでは規律が異なっている。すなわち、商法は、「船舶所有者ハ傭船者又ハ荷送人ニ対シ発航ノ当時船舶カ安全ニ航海ヲ為スニ堪フルコトヲ担保ス（現行商法738条、下線は筆者による。）」と規定している。これに対して、国際海上物品運送法は、「①運送人は、自己又はその使用する者が発航の当時次の事項につき注意を怠ったことより生じた運送品の滅失、損傷又は延着について、損害賠償の責を負う。一 船舶を航海堪える状態に置くこと。二 船員を乗り組ませ、船舶を艀装し、及び需品を補給すること。三 船倉、冷蔵室その他運送品を積み込む場所を運送品の受入、運送及び保存に適する状態におくこと。②運送人は、前項の注意が尽くされたことを証明しなければ、同項の責を免かれることができない。（国際海上物品運送法5条、下線は筆者による。）」と規定する。国際海上物品運送法がこの義務違反による責任を過失責任と位置づけていることに対して、商法は「担保ス」の定めていることから、この文言の解釈を巡って見解の対立が生じていた。学説は、船舶の安全性に関する公益上の理由、文言上の理由、特約によってこの責任を免除できない（商法739条）などの理由により、この責任の性質を結果責任（無過失責任）と解する説が通説とされており、国際海上物品運送法施行前のものであるが、判例も、同様に解していた（最判昭和49年3月15日民集28巻2号222頁）。これに対して、この性質を過失責任とみるべきであるとの説も有力に主張されていた。

今回の商法改正案では、国際海上物品運送法とほぼ同様に規律に改正することが提案されている。もっとも、多数説がこの責任の性質を無過失責任と解すべきとしていた有力な根拠は「担保ス」との文言にあった。しかし、研究者からは、強く立法論としてこれを過失責任とすべきであるとの主張がなされていた。現在では、外航運送については、国際海上物品運送法がこの責任を過失責任としており、内航運送人だけに重い責任を課すべき合理的な理由もない。したがって、今回の改正案は極めて妥当な提案である。

(2) 危険物通知義務

今回の商法改正案では、運送の総則規定として荷送人の危険物通知義務が規定された。すなわち、「荷送人は、運送品が引火性、爆発性その他危険性を有するものであるときは、その引渡しの前に、運送人に対し、その旨及び当該運送品の品名、性質その他の当該運送品の安全な運送に必要な情報を通知しなければならない。（商法改正案572条）」との規定である。

この点、海上物品運送に関する国土交通省認可の標準内航利用運送約款（平成十八年国土交通省告示第三百十六号）では、危険物の運送引き受けに際して、運送人は荷送人の書面での明告を求め（同約款5条2項）、その明告がなかったこと、および、これが事実と異なることによって生じた費用、罰金等の負担を荷送人に負わせている（同約款5条3項）。また、運送人はその書面による承諾がなければ危険物を積載せず（同約款5条8項）、荷送人に危険物が運送人等に危害を加えないことを保証させ、これが運送人等に損害を与えた場合には、その賠償責任を課している（同約款5条9項）。したがって、今回の商法改正案における提案は、こうした実務による取り扱いを法定し、海上運送の安全性を高めるものといえ、海上運送においては、荷送人に過度の負担を強いるものではない。

おわりに

今回の商法改正案は、現代における、危険物を含む様々な物品運送が安全に行われるための改正であって、この点では高く評価できるものとする。しかし、堪航能力に関する注意義務違反についての立証責任の所在については明確には定められてはいない。したがって、今後は、この点に関する研究を進めていく必要があると考える。

参考文献

- 小町谷操三『海商法要義 中巻一』223頁（1936年・岩波書店）
石井照久『海商法』226頁（1964年・有斐閣）
中村真澄＝箱井崇史『海商法』211～212頁（2013・成文堂）
法務省法制審議会商法（運送・海商関係）部会議事録および部会資料（第1回～第14回）
商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案（平成28年1月27日決定）